(COMMUNICATIONS FAITES EN 1903 A L'ACADÉMIE DE LÉGISLATION DE TOULOUSE, *Recueil de l'Académie*, 1903, PP. 343-93)

I

De l'Extension à la navigation intérieure de certaines règles de la navigation maritime

II

DU CRITÉRIUM SERVANT A DISTINGUER :

1° Les bâtiments de mer et de l'intérieur ;

2° La navigation maritime et intérieure

etc.

PAR

Louis FRAISSAINGEA

Professeur de Droit Commercial à l'Université de Toulouse

TOULOUSE
IMPRIMERIE LAGARDE ET SEBILLE
2, RUE ROMIGUIÈRES, 2

1904

PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA
Legato Anselmi
OA. - b
1161

PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA

De l'extension à la navigation intérieure de certaines règles de la navigation maritime[1].

Par M. Louis FRAISSAINGEA,
Professeur de droit commercial à l'Université de Toulouse.

SOMMAIRE

1. Le problème législatif de la navigation intérieure. — 2. Le Code de commerce ne s'est occupé que de la navigation maritime. — 3. Les différences entre la législation des bâtiment de mer et celle des bâtiments de l'intérieur. — 4. Une organisation si différente, abandonnée en Hollande et en Allemagne, se justifie mal pour la France. — 5. Difficulté de limiter la sphère d'application du droit maritime et de définir les bâtiments de mer et les bâtiments de l'intérieur. — 6. Utilité d appliquer certaines règles du droit maritime à la navigation intérieure.

(1) Cette communication n'était point destinée à l'Académie de législation de Toulouse et elle n'a pas le mérite d être spontanée. Le comité d'organisation du 2e *Congrès du Sud-Ouest navigable*, tenu à Toulouse en juin 1903, en m'inscrivant d'office parmi ses rapporteurs, crut devoir me réserver la question portée au n° 16 de son programme, *l'hypothèque fluviale*. Tel a été le point de départ de cette étude relative à l'*extension à la navigation intérieure de certaines règles de la navigation maritime*. Bien qu'elle ait été conçue dans l'unique but de faire œuvre de vulgarisation et qu'elle soit dépourvue de toute prétention à l'originalité, je n'ai pas cru devoir résister aux instances de M le secrétaire perpétuel qui a désiré la publier dans le *Recueil*. Elle y paraît dans sa forme primitive, augmentée toutefois de quelques références. En outre, la lecture qui en a été faite à l'Académie a donné lieu à une discussion qui m'a amené : 1° à préciser le critérium servant à distinguer soit les bâtiments de mer et de l'intérieur, soit la navigation maritime et intérieure. Voir *infra*, p. 360; 2° à présenter quelques considérations en faveur d'un régime hypothécaire de la navigation maritime et intérieure. Voir *infra*, p. 374.

A. — **L'Hypothèque fluviale.**

7. L'hypothèque fluviale, au sujet de laquelle la discussion paraît épuisée, cadrerait avec les tendances du législateur à établir de nouveaux moyens de crédit réel. — 8. Elle ne serait point une innovation puisqu'elle existe en quelques pays étrangers.

B. — **De la limitation de responsabilité des propriétaires de bâtiments de l'intérieur.**

9. La responsabilité des propriétaires de bâtiments est soumise au droit commun de l'article 2092 C. c. pour la navigation intérieure, tandis qu'elle est limitée dans la navigation maritime par le droit spécial de l'article 216 C. co. — 10. Fondement de la limitation de responsabilité des propriétaires de bâtiments de mer : théorie traditionnelle de la responsabilité personnelle du propriétaire de navire et théorie de la responsabilité réelle du navire. — 11. Motifs d'étendre à la navigation intérieure la limitation de responsabilité dont bénéficie la navigation maritime. — 12. Cette réforme, réalisée en Hollande et en Allemagne, projetée en Belgique, serait conforme au vœu du commerce.

1. La question de l'hypothèque fluviale, depuis si longtemps posée, ne pouvait manquer d'être mise à l'ordre du jour du Congrès du Sud-Ouest navigable. Le commerce, investi du droit d'hypothéquer les bâtiments de mer par la loi du 10 juillet 1885, réclame le même droit vis-à-vis des bâtiments de l'intérieur. Mais la création de l'hypothèque fluviale, à côté de l'hypothèque maritime, aura simplement pour résultat d'appliquer à la navigation intérieure une disposition établie à l'origine au profit de la navigation maritime. Or, il est bien d'autres règles du droit maritime qui restent étrangères à la navigation intérieure sans qu'il soit possible d'en discerner la raison, si ce n'est l'influence d'une tradition qui plonge ses racines dans le plus lointain

passé. Le moment n'est-il pas venu d'envisager dans son ensemble le *problème législatif de la navigation intérieure?* Il importe de rechercher les solutions pratiques auxquelles il est susceptible d'aboutir et je substitue à la question limitée de l'*hypothèque fluviale* l'étude générale de l'*extension à la navigation intérieure de certaines dispositions du droit maritime.*

2. Lorsque le législateur de 1807 a consacré au « COMMERCE MARITIME » les articles 190 à 436 qui forment le livre II du code de commerce, il n'a point entendu s'occuper de navigation intérieure. Aucun doute ne saurait être élevé sur ce point en présence, soit de divers incidents des travaux préparatoires, soit de l'impossibilité d'appliquer aux bâtiments de navigation intérieure plusieurs des règles du droit maritime actuel (1).

Le Conseil supérieur de Cologne, par exemple, désireux de connaître exactement les limites du droit maritime, demanda si la rubrique du titre 1er du livre II *« Des navires et autres bâtiments »* devait s'appliquer indistinctement à tous les bâtiments, y compris les bâtiments de navigation intérieure (2). En vue d'éviter toute incertitude sur ce point, les rédacteurs du code de commerce modifièrent à la fois la rubrique du titre 1er du livre II et le texte de l'article 190, en

(1) Desjardins, *Traité de droit maritime*, t. Ier, no 33. — Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, 3e édition, V, nos 88-90. — Ch. Lyon Caen, note sous Req., 28 février 1900. S., 1900, 1, 209.

(2) *Observations des tribunaux de commerce sur le projet de code de commerce*, Paris, an. XI, t. II, p. 332.

adoptant la formule : *des navires et autres bâtiments DE MER.*

Parmi les dispositions du droit maritime inapplicables aux bâtiments de navigation intérieure, il suffit de mentionner, parmi bien d'autres (1), les articles 193 et 194 du code de commerce. Ces articles subordonnent l'extinction du droit de suite des créanciers privilégiés et chirographaires sur un navire à la condition que ce navire ait effectué un *voyage en mer*.

3. Le livre II du code de commerce est donc réservé, comme l'indique son titre, au commerce maritime et ne saurait être étendu aux bâtiments de navigation intérieure. Il en résulte que la législation des bâtiments de mer diffère totalement de celle des bâtiments de l'intérieur et, parmi de nombreuses dissemblances, il convient de relever les suivantes :

1° Tandis qu'il existe pour les transports maritimes une organisation particulière avec un contrat spécial l'*affrètement* (art. 273 et suiv...), le droit commun des transports sur terre est applicable aux transports sur eaux intérieures (art. 107 C. co. et 1782 C. civ.) (2).

2° Les formalités de la mutation en douane sont étrangères aux bâtiments de navigation intérieure.

3° Il en est de même des règles de l'article 195 du code de commerce sur la preuve de la vente des navires.

4° Les privilèges sur les navires, établis par les ar-

(1) Voir notamment les articles 235, 244, 245 C. co.

(2) Rennes, 7 janvier 1873. S., 73, 2, 273 ; — Montpellier, 12 février 1891. D. P., 93, 2, 94 ; — Req., 27 janvier 1896. S., 1900, 1, 139 et D. P., 96, 1, 182 ; Req., 28 février 1900 D. P., 1900, 1, 286 et S., 1900, 1, 209, note de Ch. Lyon-Caen.

ticles 190 et suivants du code de commerce, sont exclusivement réservés à la navigation maritime(1).

5° Le droit de suite sur les navires, reconnu par le code de commerce aux créanciers privilégiés et même aux créanciers chirographaires (art. 190, alinéa 2, C. co.), n'est point admis sur les bâtiments de navigation intérieure(2).

6° Le droit d'hypothéquer les bâtiments de mer n'emporte point le droit d'hypothéquer les bâtiments de l'intérieur.

7° La limitation de responsabilité, établie par l'article 216 du code de commerce en faveur des propriétaires de bâtiments de mer, ne saurait profiter aux propriétaires de bâtiments de l'intérieur(3).

4. Une organisation si différente est-elle de nature à se justifier?

Déjà, au moment de la confection du code de commerce, les tribunaux d'appel de Bruxelles, de Rouen et de Toulouse exprimaient le vœu que le projet de code de commerce fût complété par des dispositions sur la navigation intérieure(4).

Ce vœu a été réalisé en quelques pays étrangers et

(1) Req., 7 avril 1874. S. 74, 1, 205 et D. P. 74, 1, 289; — Req., 22 juillet 1896. S., 97, 1, 81.

(2) Bordeaux, 5 juillet 1870. S., 70, 2, 327.

(3) Rennes, 28 juin 1872, *Rec. de Nantes*, 73, 1, 224; — Bruxelles, 14 juillet 1886, *Rev intern. du droit maritime*, 1889-90, p. 14; — Rennes, 9 juin 1890, sous Civ. rej., 17 mai 1892. S., 92, 1, 308. — De Valroger, *Droit maritime*, t. I, n° 248; — Desjardins, *Traité de droit maritime*, t. II, n° 299, p. 104; — Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, V, n° 201, note 3; — Note 2-3 sous Civ. rej., 28 février 1894. S., 94, 1, 271.

(4) *Observation des tribunaux de commerce sur le projet de code de commerce*. Paris, an XI, t. I, p. 124 et 269 et t. II, p. 541.

il y a lieu de noter que ce sont précisément les pays où la navigation intérieure a pris le plus remarquable développement. En outre, les relations que notre commerce entretient avec eux par les fleuves et les canaux sont si suivies qu'elles ont paru nécessiter l'adoption de mesures prises en commun. Le décret du 1er avril 1899 sur l'immatriculation et le jaugeage des bateaux de navigation intérieure édicte des règles arrêtées à l'avance dans une convention conclue le 4 février 1898 entre la France, l'Allemagne, la Belgique et la Hollande.

En Hollande, le code de commerce de 1838 traite de la navigation intérieure dans le livre consacré à la navigation maritime et le titre XIII du livre II (art. 748 à 763) a pour rubrique : « *Des navires et bateaux naviguant sur les eaux intérieures* » (1).

En Allemagne, le droit de la navigation comprend, non seulement le droit maritime, mais encore le droit de la navigation intérieure. Ce dernier s'applique à la navigation sur toutes les eaux autres que la mer, c'est-à-dire sur les fleuves, rivières, canaux et lacs. Il est régi par la loi d'Empire du 15 juin 1895 « sur les questions de droit privé de la navigation intérieure », entrée en vigueur le 1er janvier 1896. Toutefois cette loi,

(1) Il y a lieu d'ajouter que le même livre II, après avoir traité dans le titre IX « *Des assurances contre les risques de mer* » (art. 592-685), renferme un titre X où il est question « *Des assurances contre les risques de transport par terre, sur les rivières et autres eaux intérieures* » (art. 686-95). Le code de commerce hollandais établit dans son article 687 le principe que « les assurances ayant pour objet le transport par terre ou par les rivières et eaux intérieures seront réglées..... selon les dispositions concernant les assurances maritimes ». Il apporte ensuite à ce principe des restrictions que formulent les articles 688 à 695.

qui comprenait 142 articles aujourd'hui réduits à 133, a subi quelques modifications par l'article 12 de la loi du 10 mai 1897 ou Loi d'introduction du code de commerce de 1897 appliqué depuis le 1er janvier 1900. En conséquence, elle a été promulguée sous une nouvelle rédaction le 20 mai 1898. Elle est couramment désignée sous le nom de *loi de la navigation intérieure*. Le droit antérieur ne connaissait pas de règles générales pour la navigation intérieure et, jusqu'à 1895, il n'était pas question de lui appliquer les principes du droit maritime. Il s'agit donc d'une innovation et l'exemple de la Hollande n'a été suivi qu'à une date récente(1).

Pourquoi la France ne marcherait-elle pas dans la même voie (2), alors que tout l'invite à s'y engager! La lacune que, dès le début du dix-neuvième siècle, trois de nos tribunaux d'appel demandaient au législateur de combler est bien plus frappante encore au vingtième siècle, en présence des transformations de la navigation intérieure. Les anciens bateaux de rivière, de faible tonnage et à marche lente, ne sont plus les seuls à rendre des services au commerce et à l'in-

(1) *Annuaire de législation étrangère*, 1896, p. 89-134; 1899, p. 170-74, avec traduction de la loi de la navigation antérieure par M. Ch. Lyon-Caen. — Cosack, *Lehrbuch des Handelsrechts*, Das Binnenschiffahrtsrecht, § 37, p. 151-55. Voir aussi la traduction de ce *Traité de Droit commercial*, par Léon Mis, t. I, *Le droit de la navigation intérieure*, p. 260-65. — Il existe une autre loi du 15 juin 1895 sur le flottage au point de vue du droit privé : *Annuaire de législation étrangère*, 1896, p. 134.

(2) Le code de commerce de la République Argentine (1890) s'occupe de la navigation intérieure dans ses articles 1251-60, mais seulement au point de vue des risques résultant des transports accomplis par des bâtiments de l'intérieur.

dustrie. Au milieu d'eux a grandi une flotte nouvelle, composée de bateaux dont le tonnage s'élève jusqu'à trois et quatre cents tonneaux, qui naviguent ou sont remorqués à la vapeur en service accéléré. Il en résulte que la valeur du matériel de la navigation intérieure est bien plus considérable qu'autrefois et que la valeur des chargements s'est accrue dans les mêmes proportions. Il est hors de doute que, dans l'ensemble des dispositions applicables aux bâtiments de mer, se trouvent des règles dont le nombre et la nature seraient à déterminer, comme l'ont fait les législateurs hollandais et allemand, et qui s'adapteraient à merveille aux bâtiments de l'intérieur.

5. Existe-t-il du moins un critérium précis permettant de distinguer les bâtiments de mer des bâtiments de l'intérieur et, par suite, de déterminer sans peine les cas dans lesquels doit ou non s'appliquer le droit maritime? Pas le moins du monde. On en est réduit, pour reconnaître les cas d'application du droit maritime, à observer quelle est, en fait, la navigation à laquelle se livre un bâtiment. C'est un bâtiment de mer lorsqu'il navigue sur mer et un bâtiment de l'intérieur lorsqu'il parcourt les rivières et les canaux. Le critérium est loin d'être parfait, et on s'en aperçoit aux difficultés qui risquent de surgir, soit durant la construction, soit après la construction des bâtiments.

Durant la construction, il est intéressant de savoir si le bâtiment mis en chantier sera ou non un bâtiment de mer, notamment au point de vue des privilèges qui peuvent le grever en vertu de l'article 191 du code de commerce, et de l'hypothèque maritime qui peut le frapper d'après l'article 5 de la loi du 9 juillet 1885.

Il faut alors rechercher quelle sera, dans l'avenir, la destination du navire, en tenant compte des intentions de l'armateur qui a donné des ordres à l'entrepreneur (1).

Après la construction, les difficultés sont plutôt de nature à s'aggraver. Parfois un navire se livre en même temps à la navigation maritime et à la navigation intérieure. Dans ce cas, il y a lieu d'établir quelle est celle des deux navigations qui forme pour lui la navigation principale et, d'une différence si ténue dans la réalité, découleront, au point de vue juridique, les plus profondes différences. Parfois aussi, se produisent des changements dans la destination d'un navire. Un bâtiment de mer peut devenir un bâtiment de l'intérieur auquel ne s'appliquera plus le droit maritime et, en sens inverse, un bâtiment de l'intérieur peut être soustrait à l'application du droit commun parce qu'il devient un bâtiment de mer.

On est même quelquefois un peu embarrassé pour savoir exactement où commence la navigation maritime et où finit la navigation intérieure. Quel est le critérium permettant de fixer les limites des eaux maritimes et des eaux intérieures? Ce critérium varie suivant qu'il s'agit de déterminer ces limites au point de vue de l'inscription maritime pour le recrutement de l'armée de mer — au point de vue du domaine public maritime — au point de vue de l'application des règlements pour la police de la pêche fluviale ou pour la police des bateaux à vapeur naviguant sur les eaux intérieures — et enfin au point de vue du caractère des navires.

(1) Req., 22 juillet 1896, S., 97, 1, 81.

6. Ne semble-t-il pas dès lors démontré que les règles de la navigation maritime ne devraient pas rester aveuglément étrangères à la navigation intérieure? Il serait rationnel, en présence des analogies des deux navigations maritime et intérieure, d'établir au moins un certain nombre de règles applicables à la seconde comme à la première. Il est d'ailleurs des points sur lesquels l'attention du commerce a été déjà plus particulièrement attirée :

A). — *L'hypothèque fluviale ;*

B). — *La responsabilité des propriétaires de bâtiments de l'intérieur.*

A. — L'Hypothèque fluviale.

7. La question de l'hypothèque fluviale a été remarquablement exposée au premier Congrès du Sud-Ouest navigable, tenu à Bordeaux en juin 1902, par M. Captier, secrétaire général de la chambre syndicale de la marine à Paris (1). Elle a été reprise dans le *Sud-Ouest navigable*, numéro de janvier-février 1903, par M. Sauvaire-Jourdan, professeur à la Faculté de Droit de Bordeaux, dont les travaux font autorité parmi les économistes. Elle a été résumée, avec autant de clarté que de maîtrise, dans le rapport du secrétaire général du deuxième Congrès du Sud-Ouest navigable, M. Alexandre Mérignhac, professeur de droit international public à l'Université de Toulouse.

Depuis de trop longues années, ce problème de

(1) *Compte rendu des travaux du premier congrès du Sud-Ouest navigable*, pp. 426-29.

l'hypothèque fluviale est posé devant le Parlement sans aboutir à la solution désirée (1). Il serait superflu de revenir sur une discussion où tous les arguments ont été produits (2). On ne voit pas très bien comment le législateur français, après s'être efforcé de constituer de nouveaux moyens de crédit réel, non seulement par l'hypothèque maritime (loi du 10 juillet 1885), mais encore par les warrants agricoles (loi du 18 juillet 1898) et par le nantissement des fonds de commerce (loi du 1er mars 1898), s'arrêterait sans motif à moitié chemin et reculerait devant l'hypothèque fluviale.

8. Il sera suffisant, pour déterminer le Congrès de Toulouse à renouveler le vœu émis par le Congrès de Bordeaux, d'ajouter que l'hypothèque fluviale ne serait en rien une innovation.

Elle existe en Hollande et fait partie des dispositions consacrées par le code de commerce hollandais à la navigation intérieure (art. 750 rapproché de l'art. 315 2°). Elle est aussi organisée en Allemagne, où la loi sur la navigation intérieure du 15 juin 1895, a réglementé l'hypothèque sur les bâtiments de l'in-

(1) Voir la proposition de loi sur le régime hypothécaire de la batellerie fluviale présentée à la Chambre des députés, le 21 février 1895, par M. Plichon (*Journal officiel*, 1895, *Documents parlementaires*, Chambre, p. 215 et suiv.) ; Rapport déposé à la Chambre des députés, le 16 décembre 1896 (*Journal officiel*, 1896, *Documents parlementaires*, Chambre, p. 1627 et suiv.) ; Rapport supplémentaire déposé à la Chambre des députés, le 5 juin 1897, (*Journal officiel*, 1897, *Documents parlementaires*, Chambre, p. 1359 et suiv.). — V. sur la proposition de loi, séance de la Chambre des députés du 18 décembre 1899.

(2) Voir Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, 3e édition, VI, n° 1617.

térieur. Aujourd'hui, depuis le 1er janvier 1900, cette hypothèque est régie, non plus par la loi primitive du 15 juin 1895, mais par les articles 1259 à 1272 du code civil et par les articles 100 à 126 de la loi du 20 mai 1898. Enfin l'hypothèque fluviale, si elle n'a pas encore été adoptée en Belgique, y forme l'objet d'une proposition de loi déposée à la Chambre des représentants.

B). — De la limitation de responsabilité des propriétaires de batiments de l'intérieur (1).

9. La responsabilité des propriétaires de bâtiments de navigation intérieure est actuellement déterminée par le droit commun. Tout propriétaire de bâtiments de l'intérieur est responsable : 1° comme maître ou commettant (art. 1384 C. civ.), des dommages produits par les délits et les quasi-délits de ses préposés ou employés ; 2° comme mandant (art. 1998 C. civ.), des engagements licites nés du chef du capitaine ou patron qui le représente juridiquement, dans la limite des besoins de l'expédition. A ce double titre, le propriétaire encourt une responsabilité dont l'étendue est également réglée par le droit commun et qui peut être ramenée à exécution sur son patrimoine tout entier (art. 2092 C. civ.). La responsabilité des propriétaires de bâtiments de navigation maritime est, au contraire, limitée en vertu de l'article 216 du code de commerce

(1) Consulter sur ce point : Henri Fromageot, *Annales de droit commercial*, 1902, pp. 243-51 ; — Romain de Sèze, *De la responsabilité des propriétaires de navires*, 1883, étude parue dans la *Revue pratique de Droit français*.

à la *fortune de mer* ou *patrimoine flottant* constitué par le navire et le fret (1).

10. Il ne m'appartient pas de rechercher en ce moment quel est le fondement de la traditionnelle limitation de responsabilité des propriétaires de bâtiments de mer. Je me borne à dire qu'on a été longtemps unanime, conformément au système français de l'article 216 du code de commerce (2), à y voir une dérogation au

(1) Voir références, *supra*, p. 347, note. 3. Si un bâtiment, destiné en général à la mer, est affecté pour quelques jours à un service de navigation intérieure, cette destination transitoire est-elle un obstacle à l'application de l'article 216 du code de commerce? Voir Dufour, *Droit maritime*, t. I, n° 56; Desjardins, *Traité de droit maritime*, t. I, n° 35;— Note 2-3 sous Civ. rej., 28 février 1894. S., 94, 1, 271.

(2) C. co. de la République Argentine (1890) art. 870-880 ; — loi belge du 21 août 1879 sur le commerce maritime, art. 7 ; — C. co. du Brésil, art. 494 ; — C. co. du Chili (1867), art. 865, 874, 879 ; C. co. de Costa-Rica (1850), art 568 ; — C. dominicain, art. 216 ; C. co. maritime égyptien (1883), art. 30 ; — C. co. espagnol (1885), art. 586 et 587; — C. co. de Grèce (1835), art 216; — C. du Guatémala (1877), art. 757 ; — C. co. de Haïti (1827), art. 213 ; — C. co. de Hollande, art. 321 ; — C. co. de Honduras (1880), at. 876 ; — C. co. italien (1883), art. 491 ; — C. co. du Mexique (1887), art. 672; — C. co. de Monaco (1877), art. 179; — C. co. du Pérou (1853), art. 590 ; — C. co. portugais (1888), art. 492 ; — C. co. de Roumanie (1887), art. 501 ; — C. de San-Salvador, art. 800 ; — C. co. maritime de Turquie (1865), art. 30; — C. co. du Vénézuela (1873), art. 493. — Consulter sur cette question de législation comparée l'étude de M. Cattier inséré au *Bulletin n° 3 du Comité maritime international.*

Les principes du code de commerce français sont également adoptés dans le Grand-Duché de Luxembourg et par le code de commerce du Japon (1899), art 541. (Voir la traduction de Lönholm et les explications du traducteur sur les difficultées opposées au vote de ce nouveau code de commerce qui a fini par être voté le 7 mars 1899. *Bull. Soc. lég. comp.* 1900, p 684). Ils ont cependant subi des modifications plus ou moins profondes dont la réalisation est parfois commandée par l'équité, comme celle qui consiste

principe général de la responsabilité personnelle justifiée par la faveur due aux armements. Il y a aujourd'hui une tendance à baser cette limitation de responsabilité sur l'idée que le navire constitue un patrimoine distinct et jouit d'une espèce de personnalité fictive. Chaque navire forme le centre d'une fortune de mer particulière et un armateur possède autant de fortunes de mer que de navires. Dans cette théorie nouvelle, le navire est la source de l'obligation du propriétaire et, par conséquent, il en doit être la mesure.

A la *responsabilité personnelle* du propriétaire, limitée par la faculté d'abandon du navire et du fret, telle que la conçoit l'article 216 du code de commerce, est substituée une *responsabilité réelle*, de plein droit restreinte au patrimoine flottant, c'est-à-dire à ce qui a été exposé aux risques de mer, savoir le navire et le ret. La fortune de mer peut être comparée à un pécule romain, mais elle ne constitue pas un ensemble juridique et possède encore moins une personnalité juridique propre (1). La théorie de la responsabilité réelle a été consacrée par l'article 486 du code de commerce

à ne pas permettre au propriétaire de se libérer par l'abandon du navire et du fret de l'obligation de payer les salaires des gens de l'équipage. Voir C. co. italien, art. 491 ; — C. co. roumain, art 502, 503 ; — C co. japonais, art. 541 ; — C co. portugais, art. 492 ; — Codes maritimes danois et suédois, art. 7 et 8 ; — Code maritime de Finlande (1873), art. 17. Cette réforme avait été adoptée par la commission extraparlementaire chargée de préparer en 1865 une révision de l'ensemble de nos lois maritimes : elle est malheureusement restée en suspens comme le projet de 1865 lui-même.

(1) Cosack, *Lehrbuch des Handelsrechts*, p. 141 V et p. 142 XII. Voir aussi la traduction de ce *Traité de droit commercial*, par Léon Mis, t. Ier, p. 243 V et p. 244 XII.

allemand (1) et par l'article 7 des lois maritimes scandinaves applicables au Danemark, à la Suède et à la Norvège (2).

11. Pourquoi la limitation de responsabilité dont bénéficie la navigation maritime lui resterait-elle propre? Il n'existe aucune raison décisive pour ne pas l'étendre à la navigation intérieure. Déjà, dans le cours du dix-neuvième siècle, la navigation intérieure, comme les autres branches de transports, a subi des modifications profondes. A mesure qu'augmentait le nombre et le tonnage des bâtiments, la circulation s'accroissait et avec l'accroissement de circulation se multipliaient les risques de sinistres. De nouveaux progrès se préparent, et partant de nouveaux risques, qui seront les conséquences des améliorations projetées dans les rivières et les canaux de France. S'il y a quelques différences de fait entre les navigations maritime et intérieure, elles ne vont pas jusqu'à justifier l'inégale responsabilité qui pèse sur les armateurs des deux navigations. Ils sont à la tête d'entreprises analogues, et ils ont droit à un même traitement. Pourquoi, par exemple, au cas d'abordage survenu dans les mêmes eaux entre un bâtiment de mer et un bâtiment de rivière, le propriétaire du premier est-il soumis à

(1) Cosack, *Lehrbuch des Handelsrechts*, § 34, *Schiffs = und Landvermägen des Reeders*, pp. 137-42. Voir aussi la traduction de ce *Traité de droit commercial* par Léon Mis, t. Ier, § 34. *Fortune de mer et fortune de terre de l'armateur*, pp 236-44.

(2) Voir, dans le *Journal de droit international privé*, 1900, René Verneaux, *l'Unification du droit dans la matière de la responsabilité des propriétaires de navires*. — René Verneaux, *l'Industrie des transports maritimes au dix-neuvième siècle et au commencement du vingtième siècle*, 1903, tome II, pp. 224-64.

une responsabilité limitée, tandis que le propriétaire du second est frappé d'une responsabilité sans limite ? Cette inégalité choquante n'est-elle pas un argument puissant en faveur de l'extension à la navigation intérieure de la limitation de responsabilité dont profite la navigation maritime ?

12. La France, en adoptant cette réforme, ne ferait que suivre l'exemple des pays voisins avec lesquels elle entretient, j'ai eu l'occasion de l'observer déjà, des relations de navigation intérieure permanentes, c'est-à-dire de la Hollande et de l'Allemagne. En Hollande, le code de commerce déclare les règles relatives aux navires de mer (art. 321 et 322) applicables « aux navires et bateaux employés à la navigation d'un lieu à un autre dans les limites du royaume tant sur les fleuves, rivières et canaux, que sur les mers et lacs du pays. » (art. 749 et 751.) En Allemagne, la loi sur la navigation intérieure du 15 juin 1895, dont une deuxième édition légèrement modifiée a été promulguée le 20 mai 1898, a consacré pour les bâtiments de l'intérieur le même système de responsabilité réelle restreinte de plein droit au navire et au fret, qui est accepté pour les bâtiments de mer. Elle reproduit, par voie d'analogie et sauf quelques différences peu nombreuses, les règles du droit maritime (1). En Belgique enfin est soumise à la Chambre des représentants une proposition de loi tendant à appliquer à la navigation

(1) Loi sur la navigation intérieure, art. 4, 5, 19 et 102 et suiv. — Cosack, *Lehrbuch des Handelsrechts*, p. 153, III. *Schiffs = und Landvermägen des Schiffseigners*. Voir aussi la traduction de ce *Traité de droit commercial* par Léon Mis, t. Ier, *Fortune de bateau et fortune de mer du batelier* p. 262.

intérieure une limitation de responsabilité analogue à celle dont bénéficie la navigation maritime.

En présence d'un pareil état de choses, il n'y a pas lieu d'être surpris que le cinquième congrès des chambres syndicales de France et des chambres de commerce françaises à l'étranger, tenu à Paris en 1900, ait émis le vœu : « que le propriétaire d'un bâtiment de riviere, remorqueur, toueur, bateau porteur, péniche ou tout autre, ne conduisant pas lui-même son bâtiment, puisse s'affranchir des obligations résultant des dommages causés aux tiers moyennant l'abandon du bâtiment et du fret ; que la même faculté appartienne au propriétaire conduisant lui-même son bâtiment, à moins qu'il ne soit prouvé que l'accident a été occasionné par sa faute. » Une réforme conçue en ce sens aurait, semble-t-il, les plus grandes chances d'être accueillie avec faveur dans les milieux commerciaux et mérite d'appeler l'attention du Parlement.

Du critérium servant à distinguer : 1° les bâtiments de mer et de l'intérieur; 2° la navigation maritime et intérieure [1],

Par M. Louis FRAISSAINGEA,
Professeur de droit commercial à l'Université de Toulouse.

SOMMAIRE

1° Le critérium des bâtiments de mer et de l'intérieur.

1. Difficulté de formuler un critérium en l'absence de texte précis.
2. 1er critérium : L'intention originaire du constructeur ou du propriétaire.
3. 2e critérium : L'intention originaire pourvu qu'elle soit conforme à la réalité.
4. 3e critérium : La nature de la navigation à laquelle est affecté le bâtiment.
5. Ce dernier critérium, accepté par la doctrine et la jurisprudence, a pour base la définition de la navigation maritime et intérieure.

2° Le critérium de la navigation maritime et intérieure.

I. CE CRITÉRIUM N'EST PAS FORMULÉ PAR LA LOI.

6. Les deux cas principaux où a dû être faite une délimitation de la mer et du fleuve : inscription maritime et domaine public maritime.
7. Autres cas de délimitation de la mer et du fleuve : loi du 15 avril 1829 et décrets des 9 avril 1883, 1er février 1893, 26 juin 1903.
8. Toutes les définitions de la navigation maritime et intérieure sont données en des textes spéciaux.

(1) Cette étude est une réponse à des questions posées au cours de la discussion qui a suivi la communication sur l'*extension à la navigation intérieure de certaines règles de la navigation maritime*. Voir *supra*, p 343.

II. COMMENT DÉGAGER LA FORMULE D'UN CRITÉRIUM GÉNÉRAL DE LA NAVIGATION MARITIME ET INTÉRIEURE ?

9. La distinction de la navigation maritime et intérieure doit-elle être faite d'après une *règle absolue* ou suivant un *critérium relatif*?
10. A. *Systèmes absolus.* — *a*) La navigation intérieure se pratique en dedans du territoire.
11. *b*) Elle s'arrête à la hauteur du dernier bureau de douane.
12. *c*) Elle commence aux ponts fixes que ne peuvent franchir les bâtiments de mer.
13. B. *Critérium relatif.* — Est maritime la navigation qui comporte tout ou partie des dangers de la mer.

1° Le critérium des bâtiments de mer et de l'intérieur.

1. Comment définir les bâtiments de mer par opposition aux bâtiments de l'intérieur ? Un critérium est d'autant plus difficile à formuler que les éléments n'en sont fournis par aucun texte précis. On est sans doute d'accord pour dire qu'un bâtiment se caractérise par sa *destination*, mais le point délicat consiste à trouver le critérium auquel se reconnaît la destination d'un navire et des divergences n'ont pas manqué de se produire. La destination d'un navire peut, en effet, être fixée même en négligeant les différences de détail d'après trois critériums principaux.

2. 1er CRITÉRIUM : *L'intention originaire des intéressés.* — La volonté du constructeur ou du propriétaire est souveraine pour fixer la destination d'un bâtiment de mer. Elle s'affirme dans la déclaration de construction, par des conventions relatives aux primes de construction, par des constitutions d'hypothèques et principalement par la demande suivie de la délivrance de l'acte de francisation.

3. 2e CRITÉRIUM : *L'intention originaire des intéres-*

sés conforme à la réalité. — La volonté originaire du constructeur ou du propriétaire n'est plus considérée comme souveraine et ne suffit pas à caractériser la destination du bâtiment. Sans doute, elle doit se manifester à titre d'élément essentiel comme dans le premier critérium, mais elle doit, en outre, être accompagnée d'un élément de fait tout aussi essentiel, c'est que le bâtiment, à raison de son mode de construction, de sa forme et de son tonnage, soit capable de tenir la mer et d'être employé à la navigation maritime.

4. 3e CRITÉRIUM : *La nature de la navigation à laquelle est affecté le bâtiment.* — La nature de la navigation a paru constituer un élément de fait décisif à la presque unanimité de la doctrine (2) et à la jurisprudence (3). Il y a lieu de rechercher quelle est, en

(2) Bédarride, *Droit maritime*, t. I, nos 42, 47 ; — Dufour, *Droit maritime*, t. I., no 56 ; — Desjardins, *Traité de droit maritime*, t. I, no 35; — Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. V, no 89; — de Valroger, *Droit maritime*, t. I, no 9; — De Gentile, *De l'hypothèque maritime* p. 105 et 106; — Herbault, *De l'hypothèque maritime*, p. 60, note ; — *Adde* Cresp et Laurin, *Cours de droit maritime*, t. I, p. 51 et 52, note.

(3) Civ. rej., 20 février 1844, S., 44, I, 197; — Bordeaux, 23 août 1869. *Recueil de Bordeaux*, 1869, 448; — Bordeaux, 5 juillet 1870, S., 70, 2, 327 et D. P. 71, 2, 138; — Req , 7 avril 1874 et le rapport de M. le conseiller d'Oms. S., 74, I, 205; — Rouen, 4 mai 1880, *Levigouroux c. Cie l'Equateur et l'Atlantique. Recueil de Rouen*, 1881, p. 2; — Trib. co. d'Anvers, 22 janvier 1886. *Revue intern. de droit maritime*, 1885-86, p. 544; — Rennes, 18 fév. 1887, sous cass , 10 juillet 1888. S., 88, 1, 430; — Rennes, 9 juin 1890 sous cass., 17 mai 1892. S., 92, 1, 308; — Req., 22 juillet 1896. S., 97, 1, 81; — Cass., 4 janvier 1898, *Revue intern. de droit maritime*, 1897-98, p. 614; — Civ. rej., 5 mars 1902. S., 1903, 1, 521. Consulter note 2-3 sous civ. rej., 28 février 1894, S., 94, 1, 271. *Adde* Req., 28 fév., 1900. S., 1900, 1, 209, note de Ch. Lyon-Caen.

fait, la navigation à laquelle se livre un bâtiment. C'est un bâtiment de mer s'il est employé à la navigation maritime, un bâtiment de rivière s'il parcourt les eaux intérieures et, lorsqu'il pratique également la navigation maritime et la navigation intérieure, il y a lieu de le caractériser d'après la nature de la navigation qu'il exerce à titre principal.

L'avenir d'un bâtiment n'est définitivement engagé, ni par les intentions originaires des intéressés et les mesures qu'ils ont pu prendre durant la construction, ni par ses formes et ses dimensions. Il est, sans doute, difficile de supposer qu'un bâtiment incapable de tenir la mer soit employé à la navigation maritime, mais en sens inverse il advient fréquemment qu'un navire, apte à résister à la mer, soit réservé à la navigation intérieure. La destination d'un bâtiment est caractétérisée par son affectation du moment et elle est susceptible de subir autant de changements successifs que le navire lui-même reçoit d'affectations nouvelles.

Ce critérium est très nettement indiqué dans l'arrêt de la Chambre des requêtes du 22 juillet 1896 (4) : « La qualité de bâtiment de mer ne résulte pas de la destination qu'ont pu envisager, à l'origine, le propriétaire ou le constructeur, ni des mesures qu'ils auraient pu prendre à ce moment;... elle résulte de l'affectation que le navire a réellement reçue .. c'est à la nature de la navigation qu'il faut s'attacher. »

5. Pour M. Blondel, « ce dernier système a un grand avantage qui le recommande à première vue : il est d'une netteté parfaite » et il lui « semble inutile d'in-

(4) Req., 22 juillet 1896 S., 97, 1, 81, avec note de M. Ch. Blondel.

sister sur l'évidence de ce mérite ». Cette appréciation est-elle vraiment exacte ? Elle sera fondée seulement si la nature de la navigation maritime et intérieure qui sert de base à la distinction des bâtiments de mer et de l'intérieur est également caractérisée avec « une netteté parfaite ». Je suis ainsi amené à traiter de la définition de la navigation maritime et intérieure.

2° Le critérium de la navigation maritime et intérieure

I. — Ce critérium n'est pas formulé par la loi.

6. Pour établir la vérité de cette proposition, il y a lieu de passer en revue les différents textes qui s'occupent de navigation maritime ou intérieure. Il est d'abord deux cas principaux où, depuis plusieurs siècles, les limites entre la mer et le fleuve ont été l'objet d'une détermination, l'inscription maritime et le domaine public maritime.

1° *L'inscription maritime.* — Les lois sur l'inscription maritime, autrefois loi du 3 brumaire an IV, article 2, et aujourd'hui loi du 24 décembre 1896, article 1er, donnent une définition de la navigation maritime qui est textuellement reproduite dans l'article 1er du décret du 19 mars 1852, concernant le rôle d'équipage, et à laquelle renvoie l'article 3 de la loi du 30 mars 1872 relative au timbre des connaissements. D'après leurs dispositions, la navigation est maritime sur mer, dans les ports ou dans les rades, sur les étangs ou canaux salés compris dans le domaine public maritime, dans les fleuves, rivières et canaux affluant directement ou indirectement à la mer, jusqu'aux

limites de l'inscription maritime. Ces limites remontent en principe, soit à l'altitude maxima où se fait sentir la marée, soit à défaut de marée au point terminus que peuvent atteindre les bâtiments de mer. L'application du principe est faite à chaque voie navigable où doit être fixée la limite de l'inscription maritime par un décret rendu en exécution de l'article 1er du décret-loi du 21 février 1852.

2° *Le domaine public maritime* (5). — Parmi les dépendances du domaine public de l'Etat figure le domaine maritime et de navigation. La délimitation de ce domaine fait apparaître une nouvelle ligne séparative de la mer et du fleuve. Le domaine maritime comprend au premier rang les rivages de la mer. A l'embouchure des fleuves le rivage de la mer s'interrompt pour remonter, avec la mer elle-même, dans l'estuaire des cours d'eau. Il est cependant un point où il doit faire place aux rives du fleuve et la détermination de ce point est particulièrement délicate. Elle était faite dans l'ancien droit par des ordonnances (6), et aujourd'hui elle a lieu, en vertu du décret-loi du 21 février 1852 par deux sortes d'actes administratifs : 1° *des décrets de délimitation* rendus en forme de règlements d'administration publique ; 2° des *arrêtés*

(5) Hauriou, *Précis de droit administratif*, 5e *édition*, p. 601 et 616-17.

(6) Valin fait allusion à ces ordonnances dans les termes suivants : « Comme la mer refoule dans les fleuves et rivières navigables qui y affluent, la juridiction de l'Amirauté s'étend tout de même dans ces rivières et ne finit qu'à l'endroit où le grand flot de mars cesse de s'y faire sentir. C'est ce qui est discertement expliqué dans les ordonnances... » (Valin, *Com. sur l'Ord. de la marine*, liv. IV, t. VII, art. 1er, 1766, t. II, p. 572).

de domanialité pris par les préfets et visés par le ministre de la marine. Pour lui servir de base, ont été proposés des systèmes divers qu'il est superflu d'indiquer. Il suffit de dire que le système d'après lequel il devrait être tenu compte de l'altitude maxima où se fait sentir la marée n'a pas été adopté. Il en résulte qu'il existe déjà deux délimitations différentes suivant qu'il s'agit : 1° de l'inscription des marins ou du rôle d'équipage ; 2° du domaine public maritime (7).

7. En dehors de ces deux cas principaux, il est encore d'autres délimitations qui ne doivent pas être négligées, bien qu'elles se réfèrent à des matières moins importantes.

3° *La police de la pêche fluviale.* — L'article 3 de la loi du 15 avril 1829, relative à la pêche fluviale, se préoccupant de déterminer dans son 2e alinéa « les limites entre la pêche fluviale et la pêche maritime dans les fleuves et rivières affluant à la mer », ajoute : « ces limites sont les mêmes que celles de l'inscription maritime ; mais la pêche qui se fera au dessus du point où les eaux cesseront d'être salées sera soumise aux règles de police et de conservation établies pour la pêche fluviale ». Il s'ensuit que les règlements de police relatifs à la pêche fluviale doivent être appliqués en tenant compte de la ligne de salure des eaux dont la détermination a lieu par décret, conformément à l'article 1er du décret-loi du 21 février 1852. Or, la ligne de salure des eaux peut très bien ne pas se confondre avec les limites de l'inscription maritime et constitue une troisième forme de délimitation applicable aux fleuves et rivières.

(7) Voir notamment pour la Seine le décret du 24 février 1869.

4° *La réglementation des bateaux à vapeur et des moyens de sauvetage des navires à passagers.* — Une nouvelle démarcation de la partie maritime des fleuves est prévue par les décrets du 9 avril 1883 et 1er février 1893 qui soumettent les bateaux à vapeur à une réglementation différente suivant qu'ils naviguent sur les eaux intérieures ou maritimes (8). Elle est également visée dans le décret du 26 juin 1903 qui énumère les moyens de sauvetage dont doivent être pourvus, suivant la catégorie à laquelle ils appartiennent, les navires affectés au transport des passagers sur mer, sur les étangs d'eau salée et dans la partie maritime des fleuves déterminée conformément au procédé prescrit par les décrets des 9 avril 1883 et 1er février 1893 (9).

Il est suffisamment établi que, dans les cours d'eau affluant à la mer, peuvent coexister, en vertu de déterminations faites par décrets, quatre délimitations

(8) D'après l'article 1er du décret du 1er février 1883, sont assujettis aux dispositions du présent décret les bateaux à vapeur qui naviguent sur les fleuves, rivières, canaux, lacs ou étangs d'eau douce. Ces dispositions cessent d'être applicables à l'embouchure des fleuves en aval d'une limite qui, pour chaque fleuve, est déterminée par un décret rendu après enquête sur rapport du ministre des travaux publics et du ministre de la marine. »

L'article 1er du décret du 1er février 1893 dit de son côté : « Sont assujettis aux dispositions du présent décret les bateaux français .... à vapeur qui naviguent sur mer, sur les étangs d'eau salée et dans la partie maritime des fleuves en aval d'une limite déterminée, pour chaque fleuve, après enquête, sur le rapport du ministre des travaux publics et du ministre de la marine. »

Les bateaux naviguant à la fois en aval et en amont de la ligne des eaux qui limite, pour chaque fleuve, la sphère d'application des deux décrets sont assujettis aux prescriptions de l'un et de l'autre. (Déc. du 9 avril 1883, art. 68 et Déc. du 1er février 1893, art. 51).

(9) Déc. du 26 juin 1903, art. 1, 10 et 33.

différentes de la mer et du fleuve, suivant qu'on se place au point de vue de l'inscription maritime ou du rôle d'équipage, du domaine public maritime, de la police relative à la pêche fluviale et enfin de la réglementation des bateaux à vapeur et des moyens de sauvetage des navires à passagers (10).

8. Parmi ces quatre délimitations différentes de la mer et du fleuve, en est-il une qui puisse être considérée comme la délimitation normale faite en vertu d'un principe auquel les trois autres apporteraient seulement des exceptions?

On a maintes fois présenté la définition renfermée dans les lois sur l'inscription maritime et reproduite par le décret du 19 mars 1852 comme étant la règle générale applicable, sauf dérogation expresse, dans toutes les hypothèses où il y a lieu de distinguer la navigation maritime de la navigation intérieure. Mais cette manière de voir n'a triomphé ni dans la doctrine, ni dans la jurisprudence. La loi du 24 décembre 1896, article 1er, à l'exemple de la loi du 3 brumaire an IV, article 2, définit les limites de la navigation maritime en se plaçant au point de vue exclusif de l'inscription des marins. Le décret du 19 mars 1852 adopte les mêmes limites en vue de fixer les cas où les bâtiments et embarcations se livrent à une navigation maritime qui les oblige à être munis d'un rôle d'équipage. Dès lors, la définition de la loi du 24 décembre 1896 ou du décret du 19 mars 1852 doit être respectée dans les questions relatives à l'inscrip-

(10) Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, 3e édit. V. nos 90 et 329. — *Bulletin du ministère des travaux publics*, 1882, p. 384 et 1883, p. 94.

tion maritime ou au rôle d'équipage (11). Mais elle ne saurait avoir une portée générale et servir notamment à caractériser une navigation, maritime ou fluviale, à laquelle se livre un bâtiment en vue de lui attribuer la qualité de bâtiment de mer ou de l'intérieur (12).

La jurisprudence a une tendance très ferme (13) à refuser tout caractère obligatoire aux définitions de la navigation maritime en dehors des matières à propos desquelles la formule en est donnée. Elle a eu encore l'occasion de se prononcer en ce sens à propos de la délimitation de la mer et du fleuve, faite par des décrets, au point de vue du domaine public maritime (14), et la même solution s'applique à tous les cas prévus par la loi.

(11) Crim. rej., 12 juillet 1862, S., 63, 1, 168; — Cons. d'Etat, 8 févr. 1901, S., 1903, 3, 95.

(12) Cresp et Laurin, *Cours de droit maritime*, t. I, pp. 51 52, note; — Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, V, nos 90 et 329; — Blondel, note sous Req., 26 juillet 1896, S., 97, 1, 81; — Bordeaux, 5 juillet 1870, S., 70, 2, 327; — Rennes, 9 juin 1890, sous Cass., 17 mai 1892, S., 92, 1, 308; — Montpellier, 12 février 1891, D. P., 93, 2, 94; — Civ. rej., 5 mars 1902, S., 1903, 1, 521, note.

(13) Toutefois, elle tient compte des définitions des lois sur l'inscription maritime et du décret concernant le rôle d'équipage pour déterminer la nature d'un abordage entre navires et dire s'il constitue un abordage maritime auquel doivent s'appliquer les articles 407 et 436 du code de commerce. Bordeaux, 23 février 1863. S., 63, 2, 252; — Rouen, 4 mai 1880. D. P. 81, 2, 121 et la dissertation de M. Levillain. *Contra*, Trib. co. du Havre, 20 août 1879, *Journal du Havre*, 1880, 1, 191.

(14) Crim. cass., 11 février 1887, S., 87, 1, 240 et, sur renvoi, Angers, 26 janvier 1888. S., 88, 2, 118; — *Adde* Civ. cass., 28 octobre 1902, S., 1903, 1, 93, note.

II. — Comment dégager la formule du critérium général de la navigation maritime et intérieure ?

9. Puisque toutes les définitions de la navigation maritime sont données en des textes spéciaux dont aucun ne présente une portée générale, où donc trouver le critérium permettant de distinguer avec précision, en dehors des cas particuliers formellement prévus par la loi, la navigation maritime par opposition à la navigation intérieure ? Faut-il tenter, ainsi qu'on l'a proposé, de caractériser l'une et l'autre de ces navigations « d'après les règles du droit commun » ou « d'après la nature même des choses ? » Il ne semble pas que ce droit commun, même en faisant appel à la nature des choses, s'aperçoive au premier coup d'œil, puisque la jurisprudence et la doctrine n'ont pas réussi à le dégager nettement. Une première difficulté consiste à décider si la ligne séparative de la navigation maritime ou intérieure doit être déterminée d'après une *règle absolue* ou suivant un *critérium relatif*.

10. A). Systèmes absolus. — Si l'on préfère adopter une *règle absolue*, il est permis d'hésiter entre trois procédés.

a). — L'un d'eux considère comme navigation intérieure celle qui se pratique *en dedans du territoire*, par opposition à la navigation *extérieure ou sur mer*. Il ne s'est affirmé avec cette précision qu'à une époque récente et il n'a pas été mis en lumière par la doctrine (15).

(15) Peut-être cependant M. Dufour (*Droit maritime*, t. I, n° 56) entendait-il l'appliquer lorsqu'il écrivait en des termes qui auraient pu être plus explicites : « Tous les bateaux qui naviguent sur les canaux et rivières *de l'intérieur* sont bâtiments de rivière ; tous ceux au contraire qui vont *en mer* sont bâtiments de mer. »

La jurisprudence s'est d'abord tenue sur la réserve et pendant longtemps les seuls essais de définition de navigation intérieure ou maritime qu'elle ait tentés, se sont produits en matière fiscale. La Chambre des requêtes, par exemple (16), est d'avis qu'il y a lieu de déterminer « la qualité légale des navires en se basant sur la nature de la navigation intérieure à laquelle ils ont été affectés », mais elle ne fournit point les éléments d'une définition de cette navigation. Elle n'avait pas été, antérieurement, beaucoup plus explicite lorsque, appelée à se prononcer sur la nature d'un bâtiment, elle avait admis qu'il convenait de rechercher si ce bâtiment « était apte à naviguer en mer et faisait un service de navigation maritime (17) ».

La Chambre criminelle a été la première à parler « de navigations intérieures, c'est-à dire toutes celles qui se pratiquent *en dedans du territoire* (18) ». Mais sa décision, rendue sur une question de perception d'impôt, pouvait paraître dictée par les règles propres à la législation fiscale. Au contraire, aucun doute ne saurait planer sur la pensée de la Chambre civile dont la récente définition est assurément d'une portée générale : « Attendu que ces expressions *navigation intérieure* servent à désigner la navigation qui se pratique *en dedans du territoire* par opposition à la navigation *extérieure ou sur mer*..... (19) ». Il en résulte qu'en principe, et à défaut de texte spécial, une navi-

(16) Req., 4 janvier 1898. S., 98, 1, 216.
(17) Req., 22 juillet 1896. S., 97, 1, 84.
(18) Crim. cass., 11 février 1887. S., 87, 1, 240.
(19) Civ. rej., 5 mars 1902. S., 1903, 1, 522.

gation exercée sur les voies navigables de l'intérieur ne peut être considérée comme maritime.

11. *b).* — MM. Cresp et Laurin enseignent « qu'est bâtiment de rivière tout bateau qui... est uniquement destiné à naviguer sur les eaux intérieures, *en deçà du dernier bureau de douane* (20) ». C'est donc à la hauteur du dernier bureau de douane que s'arrêterait la navigation maritime.

12. *c).* — Enfin, pour MM. Lyon-Caen et Renault (21), la navigation maritime cesse et fait place à la navigation intérieure aux grands ponts fixes et autres obstacles matériels que ne peuvent franchir les bâtiments de mer.

13. B). Critérium relatif. — Entre les trois systèmes absolus qui viennent d'être décrits, M. Blondel n'accorde sûrement pas ses préférences au dernier. « Si, dit-il (22), ces grands ponts fixes n'existent pas partout, si même, là où ils existent, un bâtiment fait exclusivement le transport des voyageurs, par exemple, à partir du pont jusqu'à un point du rivage situé... presque à l'embouchure du fleuve, faudra-t il, sans plus ample examen, considérer cette navigation comme maritime? La solution de la question ne dépendra-t-elle pas, dans une certaine mesure, de la largeur du fleuve, des risques plus ou moins grands de la navigation, du caractère même de cette navigation ? » Ces appréciations conduisent M. Blondel à rejeter toute règle ab-

(20) Cresp et Laurin, *Cours de droit maritime*, t. Ier, p. 52, note.

(21) Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, 3e *édition*, V, nos 90 et 329; — *Bulletin du min. des trav. publ.*, 1882, p. 384.

(22) Note Sirey, 97, 1, 83.

solue dont la formule lui paraît inévitablement trop étroite et il aime mieux dire « qu'il faut considérer comme une navigation maritime celle qui comporte tout ou partie des dangers et des risques de la mer et, par cela même, des mesures prises pour les prévenir. Cette formule est sans doute moins précise que les autres, mais peut-être a-t-elle l'avantage d'être plus souple et de laisser aux tribunaux toute latitude pour trancher, d'après les circonstances de la cause, une question qui sera très souvent une question de fait (23) ».

(23) En Allemagne, la limite entre la mer et les eaux intérieures est établie par l'usage. (Cosack, *Lehrbuch des Handelsrechts*, p. 133). (Voir aussi la traduction de ce *Traité de droit commercial* par Léon Mis, t. Ier, p. 229).

Quelques considérations en faveur d'un régime hypothécaire de la navigation maritime et intérieure [1],

Par M. Louis FRAISSAINGEA.
Professeur de droit commercial à l'Université de Toulouse.

SOMMAIRE

1. Rappel du critérium adopté pour reconnaître les bâtiments de mer. — 2. Comment l'application de ce critérium risque de nuire au crédit maritime. — 3. Les éléments d'incertitude qui planent sur l'hypothèque d'un navire en construction. — 4. Ces difficultés juridiques n'existeraient pas dans un régime hypothécaire étendu à la navigation maritime et intérieure.

1. D'après la jurisprudence et la doctrine, le critérium de la distinction des bâtiments de mer et de l'intérieur est indépendant de la volonté originaire du constructeur ou du propriétaire. Il en est ainsi même si cette volonté est manifestée par la demande suivie de la délivrance d'un acte de francisation et si elle est conforme au mode de construction, aux dimensions et au tonnage du navire. Ce critérium est attaché à la nature de la navigation à laquelle est affecté, en fait, chaque bâtiment (2). Ainsi formulé, il apparaît à M. Blondel comme le plus net, le plus sûr et le plus juste (3),

(1) Ces *considérations* ont été provoquées par la discussion qui a suivi la communication sur l'*extension à la navigation intérieure de certaines règles de la navigation maritime*. Voir *supra*, p. 343.

(2) Voir *supra*, n° 4, p. 362.

(3) Note Sirey, 97, 1, 81-82.

et peut-être est-il, en effet, le meilleur de tous ceux qui ont été proposés.

2. Il n'est pas cependant sans présenter, au point de vue de l'hypothèque maritime, de sérieux inconvénients pratiques, à tel point que M. Blondel a dû s'employer bien moins à l'exposer et à l'apprécier, d'ailleurs en termes excellents, qu'à le défendre contre les nombreuses objections qui lui forment cortège. M. Blondel énonce et repousse ainsi une première objection : « N'est-ce pas trop méconnaître l'intention des parties, qui doit cependant jouer un certain rôle dans la question, surtout quand on songe qu'il s'agit d'une question de crédit maritime dont le code de commerce et les lois qui l'ont complété, notamment celle sur l'hypothèque maritime, ont voulu très certainement favoriser l'essor ? Comment le constructeur, par exemple, trouvera-t-il les fonds qui lui sont nécessaires pour construire le bâtiment et même les matériaux indispensables, si l'on ne respecte pas la destination qu'il a donnée, à l'origine, à son bâtiment, et qui seule lui permet d'offrir des garanties sérieuses ? Les différentes personnes dont il ne peut se dispenser de solliciter le concours verront donc hypothèques et privilèges s'évanouir, si la destination réelle ne correspond pas à la destination déclarée ? C'est ruiner le crédit maritime en faisant naître la défiance et en favorisant la fraude.

Cependant cette objection ne nous touche pas ; car elle ne viserait à rien moins qu'à prétendre que l'intention des parties peut, en s'y prenant bien, arriver à violer la loi. Sans doute, il ne faut pas gêner le crédit maritime ; mais encore faut-il qu'il s'exerce

dans les limites qui lui sont assignées. Or, la loi n'a organisé les privilèges et l'hypothèque maritimes qu'en vue des expéditions de mer et sur les bâtiments qui servent vraiment à cet usage. C'est une règle qui s'impose, quel que soit le dommage qui peut en résulter pour les parties (4). »

M. Blondel raisonne dans une note de jurisprudence et, interprétant le droit positif d'après lequel l'hypothèque n'existe que pour les bâtiments de mer, il veut, à bon droit, en maintenir les applications dans les limites qui lui sont assignées par la loi. Mais il reconnaît que l'organisation actuelle risque de gêner le crédit maritime et de causer un préjudice aux parties. S'il avait eu pour but de faire une étude de législation, il aurait sans doute recherché pourquoi l'hypothèque maritime n'est pas doublée de l'hypothèque fluviale, puisque ce serait le moyen de faire disparaître ce préjudice dont il ne conteste pas l'existence. En un mot, si l'objection est impuissante contre la loi du 10 juillet 1885, elle devrait triompher, au contraire, devant le législateur et lui recommander l'hypothèque fluviale, non seulement comme création utile en elle-même, mais aussi en vue de favoriser un plus libre essor de l'hypothèque maritime.

3. Au surplus, le critérium basé sur la nature de la navigation à laquelle sont affectés les navires ne suffit pas à les classer en deux catégories absolument distinctes. Il manque de généralité puisque, s'il est applicable aux navires dont le lancement a eu lieu et qui sont déjà affectés à un service, il n'a plus d'utilité

(4) Note Sirey, 97, 1, 82.

pour les bâtiments dont la construction n'est pas achevée. Or, le caractère des bâtiments en voie de construction est intéressant à déterminer à plusieurs points de vue : primes à la construction, privilèges de l'article 191 du code de commerce, constitution d'une hypothèque maritime. Comment dès lors apprécier la destination de ces bâtiments, si ce n'est d'après l'intention du constructeur ou du propriétaire. « Dans ce cas, dit l'article 5 de la loi du 10 juillet 1885, l'hypothèque doit être précédée d'une déclaration faite au receveur principal du bureau des douanes dans la circonscription duquel le navire est en construction. Cette déclaration indiquera la longueur de la quille du navire et, approximativement, ses autres dimensions, ainsi que son tonnage présumé (5).

Voilà donc un cas où la loi reconnaît aux intéressés le droit d'imprimer à l'avance à un bâtiment pour lequel il ne peut être question d'un service quelconque le caractère de bâtiment de mer. La volonté des intéressés est-elle souveraine? A-t-elle la vertu d'ériger en bâtiment de mer un bateau impropre à toute navigation maritime? Il serait excessif de permettre au constructeur ou au propriétaire d'hypothéquer, contrairement à la loi actuelle, une embarcation incapable de tenir la mer. J'admets donc que la volonté des parties doit être conforme à la réalité et qu'un navire en chantier ne peut pas être valablement rangé dans la catégorie des bâtiments de mer s'il est notoirement destiné par sa forme et son mode de construction à ne

(5) Dufour, *Droit maritime*, t. Ier, nº 60, p. 128; — Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, V, nº 89 *in fine*.

pas sortir des eaux intérieures. C'est déjà un premier élément d'incertitude qui plane sur la régularité d'une hypothèque maritime. Il n'est pas toujours facile de juger avec exactitude les qualités nautiques d'un bâtiment en chantier. Bien plus, si la construction est à peine commencée, on est réduit à consulter des plans et des devis pour se faire une opinion qui manquera parfois d'une sûreté cependant très nécessaire.

Mais il est un autre élément d'incertitude à propos duquel il y aurait lieu de faire la lumière. Un bâtiment, malgré les intentions manifestées par le constructeur ou le propriétaire pendant qu'il était en chantier, malgré son mode de construction, sa forme et son tonnage qui lui permettraient d'affronter la mer, peut être affecté à une navigation intérieure. M. Blondel prévoit cette hypothèse et déclare « que la destination ainsi caractérisée peut disparaître, si plus tard, en fait, le bâtiment n'est pas employé à une navigation maritime. La destination provisoire ne correspondant plus à la destination réelle et définitive, le bâtiment, au point de vue du droit, cessera d'être un bâtiment de mer (6). » Quelle conséquence faut-il tirer de ce que le bâtiment n'est plus au point de vue du droit un bâtiment de mer? En résultera-t-il l'anéantissement des privilèges nés ou des hypothèques constituées durant la construction?

Je ne pense point qu'il puisse être question de faire tomber des droits valablement établis sur un navire en chantier à la suite de son affectation à un service de navigation intérieure. Si une hypothèque pouvait dis-

(6) Note Sirey, 97, 1, 83.

paraître par un tel procédé, dont le propriétaire du navire pourrait user à son gré, elle serait trop instable pour donner au prêteur aucune sécurité. Autant vaudrait la rayer de nos lois, car elle prêterait à l'équivoque et favoriserait les plus fâcheuses combinaisons. Mais ce serait singulièrement diminuer le nombre et surtout l'importance des hypothèques maritimes, puisque l'hypothèque sur les navires en construction, admise en plusieurs pays étrangers (7), a servi de garantie en France à des prêts dont le total s'est élevé, du 1er mai 1875 au 31 décembre 1900, à 431,073,661 francs contre 152,510,554 francs empruntés sur des hypothèques affectant des navires francisés (8).

4. Tous ces éléments d'incertitude juridique disparaîtraient avec l'hypothèque fluviale dont la création serait favorable au développement de l'hypothèque maritime elle-même. Au point de vue économique, l'organisation d'un régime hypothécaire restreint aux bâtiments de mer n'a pu se justifier que par le défaut d'individualité des bâtiments de l'intérieur. Cette individualité existe aujourd'hui en France en vertu du décret du 1er avril 1899 dont les dispositions sur l'immatriculation et le jaugeage des bâtiments de navigation intérieure ont été arrêtées de concert avec l'Allemagne, la Belgique et la Hollande. Il n'est pas logique de permettre ou de prohiber l'hypothèque

(7) Angleterre, *Merchant shipping act* de *1854*; — Belgique, loi du 21 août 1879, art. 138; — Italie, C. co., art. 486; — Portugal, C. co., art. 587.

(8) *Bulletin de statistique et de législation comparée*, publié par le ministère des finances, 1892, 1, p. 617; 1901, 2, p. 260; — Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, VI, nº 1676.

d'un même bâtiment d'au moins vingt tonneaux, suivant qu'il est affecté à une navigation maritime ou intérieure. Il est moins rationnel encore d'autoriser l'hypothèque d'un bâtiment de mer de vingt tonneaux et d'interdire l'hypothèque d'un bâtiment de l'intérieur de trois ou quatre cents tonneaux. Qu'importe, lorsqu'il s'agit d'une question de crédit, que des bâtiments circulent sur la mer ou sur les eaux intérieures ! Le seul élément qui ait de l'importance aux yeux des prêteurs, c'est la valeur d'un navire et cette valeur est indépendante de sa destination maritime ou fluviale. Il est même vraisemblable que, si un prêteur hypothécaire avait à choisir entre deux bâtiments, égaux par leur tonnage et leurs qualités nautiques, mais de destination différente, dont un seul devrait être hypothéqué à son profit, ses préférences iraient vers le bâtiment de l'intérieur comme exposé à des risques moins considérables. Il n'y a donc pas lieu de maintenir entre les bâtiments de mer et de l'intérieur des distinctions trop peu justifiées. Le régime hypothécaire sur les navires, inauguré par la loi défectueuse du 10 décembre 1874, amélioré une première fois par la loi du 10 juillet 1885, ne saurait être indéfiniment comprimé par une organisation incomplète (9). Il est temps de franchir une nouvelle étape et de le doter d'une organisation établie sur des bases plus larges et étendue à tous les bâtiments d'au moins vingt tonneaux. Cette réforme

(9) Le Conseil d'Etat cependant s'est déclaré défavorable à l'hypothèque fluviale par un avis du 15 mai 1900 dont je n'ai pu me procurer le texte.

n'aura sans doute pas pour effet de conférer à l'hypothèque sur un navire une valeur de garantie aussi grande que celle d'une hypothèque sur un immeuble, puisque la nature des choses maintiendra toujours entre elles des différences que la meilleure législation sera impuissante à faire disparaître. Mais elle constituera du moins un progrès juridique que le législateur est en mesure de réaliser et permettra d'obtenir le maximum des avantages économiques que comporte un régime hypothécaire de la navigation maritime et intérieure.

UN OUVRAGE DE M VERNEAUX

SUR

L'INDUSTRIE DES TRANSPORTS MARITIMES

Par Louis FRAISSAINGEA

Professeur de droit commercial à l'Université de Toulouse.

La prospérité de la marine marchande est si étroitement liée à la prospérité générale d'un pays que tous les Etats s'ingénient à rechercher les meilleurs moyens d'en accroître la vitalité. L'industrie des transports maritimes joue un rôle particulièrement important dans les destinées de la France. Elle a subi depuis cent ans des transformations si profondes dans son exploitation qu'il est à peine possible de comparer la situation d'aujourd'hui à celle d'autrefois, de même que la marine de guerre du vingtième siècle ne ressemble que de loin à la marine militaire du temps de Colbert.

Aussi l'Académie des sciences morales et politiques, dont les concours appellent si efficacement l'attention sur les questions à l'ordre du jour, avait-elle proposé en 1899 aux aspirants au prix Rossi de traiter : « *Des changements survenus au dix-neuvième siècle dans les conditions de la navigation et de l'industrie*

des transports maritimes. » Le sujet était particulièrement bien choisi presqu'à la veille du renouvellement du système de primes dont la loi du 30 janvier 1893 était alors la dernière expression. Le concours avait réuni des concurrents d'une indiscutable compétence et il a servi de point de départ à deux publications qui font honneur l'une et l'autre à leurs auteurs. Le premier est M. Ambroise Colin, dont *La navigation commerciale au dix-neuvième siècle* a paru en 1901. Le second est M. René Verneaux qui a remanié son travail primitif — il l'indique lui-même aux pages XIII et XIV de sa préface — pour en faire sortir un important ouvrage sur l'*Industrie des transports maritimes* (1).

D'ailleurs il ne faudrait point croire que MM. Colin et Verneaux aient été séduits surtout par le caractère de pressante actualité qu'offrait leur sujet au moment du concours de 1899. Le livre de M. Verneaux en fournit la preuve puisque, mûri par plusieurs années de recherches nouvelles, il est postérieur à la loi du 7 avril 1902. Qu'importe le vote de cette loi ! Elle ne forme qu'un chapitre imparfait dans la série des mesures législatives dont le but commun est de protéger notre marine marchande. L'étude de la navigation et de l'industrie des transports maritimes présente à toute époque un intérêt primordial dont la permanence survit aux événements plus ou moins ac-

(1) *L'industrie des transports maritimes au dix-neuvième siècle et au commencement du vingtième siècle*, par René Verneaux, docteur en droit, chef du contentieux des Messageries maritimes, (ouvrage récompensé par l'Académie des sciences morales et politiques), 2 vol., XV-360 et 380 pp., in-8°. Paris, Pedone, 1903.

cidentels ou contingents de l'heure présente. Elle est faite pour attirer les esprits d'élite par sa largeur et sa complexité. Afin de s'y livrer avec fruit, il importe sans doute d'être versé dans la connaissance juridique des problèmes maritimes, mais il est tout aussi indispensable de savoir les envisager au point de vue économique et social.

L'industrie des transports maritimes se présente avec une physionomie très particulière dont l'originalité constitue l'un des traits dominants. Les capitaux considérables qu'elle absorbe et les dangers qui la menacent à raison des risques inhérents à la navigation lui assignent une place à part au milieu des autres industries nationales. Elle est soumise à une législation qui, sur bien des points, est tout à fait spéciale et dont les bases reposent sur d'antiques traditions. De là pour le jurisconsulte des problèmes juridiques délicats concernant le mode d'exploitation des navires, les contrats relatifs aux transports par mer et principalement les assurances dont les premières applications eurent pour objet les navires et leur cargaison, la responsabilité des propriétaires de navires caractérisée par une limitation dérogatoire au droit commun, etc...

D'autre part, il est nécessaire de déterminer le régime qu'il convient d'appliquer à la navigation. Sera-ce la protection, le libre-échange, ou un régime plus ou moins juste milieu dont l'éclectisme s'épuisera à satisfaire les différents intérêts en conflit? Autant de questions essentielles dont la solution est du domaine des économistes.

Enfin, la législation des transports maritimes n'est

point étrangère aux problèmes sociaux puisqu'elle est appelée à régler la condition des gens de mer et qu'elle a pris en leur faveur des mesures protectrices destinées à compenser les charges de l'inscription maritime. Il existe à cet égard un système unique et curieux constitué par des règles généralement très anciennes. Il suffit d'en citer quelques-unes au hasard. — Une ordonnance du 1er novembre 1745 a posé le principe de l'insaisissabilité et de l'incessibilité des salaires des gens de l'équipage, principe qui a été si lent à recevoir d'autres applications que les salaires des ouvriers n'ont bénéficié d'une semblable protection qu'en vertu de la loi du 12 janvier 1895. — La loi maritime impose à l'armateur l'obligation de fournir des soins au matelot blessé, sans rechercher s'il y a ou non faute de sa part ; elle a ainsi accueilli une présomption humanitaire, admise d'ailleurs dans tous les pays à l'exception de l'Espagne, où il est permis d'apercevoir un germe de la théorie du risque professionnel. — L'intervention de l'Etat s'exerce sur les faits de la navigation, notamment par l'organe des administrateurs de l'inscription maritime dont l'autorité se fait sentir si largement à propos du contrat d'engagement des gens de mer (rôle d'équipage, revue de départ, revue de désarmement, paiement des loyers, autorisations diverses, etc...). Le ministère de la marine ne compte-t-il pas aussi dans ses attributions le service aux inscrits maritimes, à la suite de retenues nécessairement opérées sur leurs salaires, de pensions d'ancienneté ou d'infirmité. A la Caisse des invalides de la marine, créée sous Louis XIV, s'est ajoutée, en vertu de la loi du 21 avril 1898, la Caisse

nationale de prévoyance contre les risques et accidents de mer, qui met en œuvre le principe de l'assurance obligatoire. Dès lors, n'est-il pas permis de penser que le droit maritime est un hardi précurseur, même dans le domaine social, et qu'il confine quelquefois au socialisme d'Etat.

M. Verneaux était tout désigné pour écrire une monographie sur l'industrie des transports par mer. Il est depuis longtemps connu parmi les spécialistes des questions maritimes par des études estimées dont il a inséré en tête de son nouvel ouvrage une liste qui aurait pu être plus longue s'il avait voulu notamment faire état de sa collaboration à l'*Annuaire de législation étrangère*. Ses deux volumes, divisés en cinq parties, fournissent les notions juridiques relatives au sujet d'une manière très consciencieuse, mais constituent avant tout un travail d'ordre historique et principalement économique.

La I^re^ partie est consacrée aux RÉGIMES de la navigation et décrit, en deux chapitres, les régimes nationaux et les régimes internationaux. Elle expose d'abord, par comparaison avec le régime de l'Angleterre et, plus loin, avec celui des autres peuples maritimes, la situation qui est faite à notre marine marchande. On y trouve l'analyse exacte des divers systèmes dont la succession s'est déroulée depuis plusieurs siècles : l'inégalité des pavillons, puis leur assimilation, et enfin les subsides directs sous forme de primes ou de subventions. La loi française du 7 avril 1902 y occupe la place qu'elle mérite. Cette loi, maintenant le système des primes inauguré par la loi du 19 janvier 1881, a refondu la loi du 30 janvier 1893

en plusieurs de ses parties. Le législateur de 1902, par exemple, trouvant que la loi de 1893 avait prodigué aux grands navires à voile des encouragements excessifs, a pris, à leur détriment, une mesure radicale inspirée par un sentiment de réaction peut-être exagéré et ce n'est pas la France qui créera désormais des rivaux au plus grand voilier du monde, la goëlette à sept mâts *Thomas W. Lawson* lancée en août 1903.

La loi de 1902, dit M. Verneaux (tome I^er^, p. 93) : « conserve dans son principe le système des lois antérieures en le combinant, pour les vapeurs seulement, avec l'invention de la compensation d'armement. L'allocation dite prime de navigation fait encore fonction de prime à la construction française, mais en subissant dans ce rôle, outre l'effet de la concurrence entre chantiers, la réaction de la compensation d'armement quand il s'agit des vapeurs, en ne la subissant pas quand il s'agit des voiliers, la prime de ces derniers étant d'ailleurs organisée de manière à couper court à l'essor des grands voiliers. Tels sont les principes auquels s'ajoutent nombre de dispositions, telles que déductions au profit des inscrits, qui rendent la loi encore plus compliquée. Ce n'était pas assez d'avoir édifié cet étonnant labyrinthe. On en a semé les avenues de pièges et de chausses-trapes. »

Il n'y a point à dissimuler que la loi de 1902 n'a pas atteint le but qu'elle poursuivait. Dès le lendemain de sa promulgation, elle a été l'objet de critiques contre lesquelles il semble impossible de tenter une défense. L'une des plus essentielles est que les charges pécuniaires imposées au budget français n'ont pas été établies sur des bases susceptibles de leur assurer un effet

durable. Le Parlement, dans le légitime désir de ne pas accroître outre mesure les sacrifices demandés au pays en faveur de la marine marchande, a restreint le fonctionnement de la loi de 1902 en instituant un double maximum qui en limite la portée : 1° *un maximum du tonnage* appelé à bénéficier des primes : il est fixé à 500.000 tonneaux de jauge brute pour les vapeurs, et à 100.000 tonneaux pour les voiliers (article 7) ; 2° *un maximum des crédits* affectés aux primes : leur chiffre global ne doit pas dépasser cent cinquante millions (article 23).

Le bon sens aurait exigé une concordance entre le maximum du tonnage susceptible d'être primé et le maximum des crédits à distribuer. Cette concordance n'existe pas et un si grave défaut de corrélation, signalé depuis longtemps (voir, par exemple, M. Lagaillarde : *Les primes à la marine marchande*, Toulouse, 1903, p. 204-18), est nettement mis en relief par M. Verneaux (t. I^er^, p. 95). Le crédit de cent cinquante millions ne pouvait suffire en réalité que pour environ deux cent mille tonneaux de vapeurs de construction française. Il était épuisé avant la fin du mois de décembre 1902 au profit des seuls armateurs à qui était échue la bonne fortune d'avoir en chantier des navires prêts à être francisés aussitôt après le vote de la loi, ou qui avaient été assez prompts pour assurer en toute hâte des prises de rang régulières à des bâtiments à construire. Dès lors la loi du 7 avril 1902, durant les huit ou neuf premiers mois de son existence, a provoqué parmi les armateurs et les constructeurs une grande activité suivie de très nombreuses mises en chantier. Mais elle a déjà produit

tout son effet et à une surproduction artificielle risque de succéder un arrêt déplorable dans la construction des navires français et dans le renouvellement du matériel de la marine marchande.

Ces faits sont bien connus même en dehors des milieux maritimes : ils ont été exposés par M. R. de Vogüé dans une conférence donnée en novembre 1903, à l'amphithéâtre de la Société de géographie, sous les auspices de la Ligue maritime et la présidence de M. Doumer.

Le gouvernement ne pouvait rester indifférent en présence d'une telle situation. Déjà le ministre du commerce, dans la séance de la Chambre du 5 novembre 1903, avait répondu aux critiques dirigées contre la loi du 7 avril 1902 par MM. Sibille et Martin (du Var) par la promesse, difficile à réaliser, de rechercher une solution favorable à tous les intérêts. Sur sa proposition, par décret du 9 novembre 1903, a été instituée une « commission chargée d'examiner la situation des industries maritimes des constructions navales et de l'armement, et d'étudier les réformes qu'il y aurait lieu d'introduire dans le régime de la marine marchande ». C'est la constatation officielle qu'il n'y a plus à fonder d'espérances sur la loi de 1902 et qu'elle est dépourvue d'efficacité pour l'avenir.

Des *régimes nationaux* M. Verneaux a cru devoir, bien que le lien ne soit pas très apparent, rapprocher les *régimes internationaux*, soit durant la paix, relativement par exemple au principe de la liberté des mers et aux restrictions concernant les eaux territoriales, soit durant la guerre dont les conséquences sont envisagées pour les navires de commerce des belligérants et des neutres.

La IIe partie décrit le CHAMP D'ÉVOLUTION de l'industrie maritime : la mer, les côtes, les ports, les voies de communication nouvelles, avec les progrès réalisés par l'Océanographie et les sciences connexes.

La IIIe partie renferme des renseignements sur le MATÉRIEL et sa transformation complète au cours du dix-neuvième siècle. Les détails techniques abondent sur la construction des navires, le développement de la navigation à vapeur, les progrès de la machine marine, tandis que les flottes commerciales des nations maritimes sont comparées dans un instructif tableau.

Il y avait lieu de se préoccuper du PERSONNEL, qui est intéressé à des titres divers dans les expéditions maritimes. C'est l'objet d'une IVe partie où sont déterminés le rôle et la situation juridique : 1° des armateurs qui fournissent les capitaux, assument les risques et profitent des bénéfices ; 2° du personnel naviguant, capitaine, officiers, gens de l'équipage ; 3° des auxiliaires, tels que pilotes, courtiers maritimes, entrepreneurs de chargements et de déchargements.

La Ve et dernière partie fournit un aperçu détaillé de L'EXPLOITATION de la gigantesque industrie des transports maritimes avec l'indication des charges, des ressources et des résultats obtenus.

Il ne saurait entrer dans notre pensée de signaler tous les points dignes d'être notés dans l'ouvrage de M. Verneaux. Il suffira, pour en montrer l'originalité, d'attirer l'attention sur une théorie que l'auteur avait eu l'occasion d'esquisser en des études antérieures et qui est d'une très grande hardiesse dans l'état actuel

de notre législation. Elle a pour but de définir la nature de la responsabilité qui prend naissance à la suite des faits ou des engagements du capitaine. Aux yeux de M. Verneaux, cette responsabilité est réelle et les propriétaires de navires ne sont tenus que *propter rem*. En conséquence, les titulaires de créances nées à raison des faits ou des engagements du capitaine n'ont jamais action que sur le navire et le fret.

Jusqu'à présent il a toujours été admis, par la doctrine et la jurisprudence, que la responsabilité organisée par l'article 216 C. co. comme conséquence des actes du capitaine est une responsabilité *personnelle* dont le propriétaire d'un navire est tenu en principe sur tous ses biens (art. 2092 C. civ.), mais dont il peut se libérer, en vertu d'une sorte de *facultas solutionis*, par l'abandon du navire et du fret. On a coutume de voir dans le capitaine à la fois le préposé et le mandataire du propriétaire du navire. Celui-ci est responsable comme préposant ou employeur en vertu de l'article 1384, 3e al., C. civ., ou comme mandant d'après l'article 1998, C. civ., et il est tenu sur l'ensemble de son patrimoine, sauf exercice de la faculté d'abandon. Ces notions, soumises par M. Verneaux à une pénétrante critique, ne lui paraissent pas d'une exactitude absolue et il rejette la théorie traditionnelle de la responsabilité personnelle du propriétaire du navire.

Il observe que si un préposant ou un mandant est responsable des actes du préposé ou du mandataire, c'est parce qu'il l'a librement choisi et qu'il est présumé, selon la vieille expression, avoir commis une *culpa in eligendo*. Or le propriétaire de navire ne choisit pas librement le capitaine puisqu'il est tenu

de le prendre dans la catégorie restreinte des personnes munies de brevet. — Cet argument est-il bien exact et un préposant ou un mandant cesse-t-il d'être personnellement responsable par cela seul qu'il désigne son préposé ou son mandataire dans une classe de personnes déterminées à l'avance, telles les officiers ministériels, entre lesquelles doit s'exercer son choix? Lors même qu'il serait fondé en théorie, conviendrait il d'en tenir compte dans la pratique maritime? Il est de l'intérêt bien compris des navires d'être dirigés par des chefs munis d'une instruction aussi étendue que possible. C'est pour cette raison que les grandes Compagnies maritimes font si souvent appel aux officiers de la marine de l'Etat et que les armateurs se montrent très favorables à la création d'écoles professionnelles maritimes. Si par impossible l'Etat tentait un jour l'expérience d'un régime de pleine liberté, les armateurs n'en continueraient pas moins à désigner les commandants de leurs navires dans la classe des capitaines que leurs diplômes font présumer être les mieux préparés à dominer les difficultés d'une navigation dont les perfectionnements ne vont pas sans d'infinies complications.

Il y a lieu de prendre en plus sérieuse considération un autre moyen d'argumentation dont M. Verneaux a très habilement tiré parti. Un capitaine se trouve parfois placé à la tête d'un navire sans l'intervention et à l'insu du propriétaire. C'est ce qui se produit notamment si le capitaine meurt en cours de route et si le second est dans l'impossibilité de le remplacer : un nouveau capitaine est choisi par le consul ou le commandant de la station navale. De même, lorsqu'un

navire est loué sans être équipé à un armateur, c'est celui-ci, et non le propriétaire, qui choisit la capitaine. Pourtant il est reconnu que dans ces deux cas le propriétaire est responsable des fautes du capitaine, sauf exercice de la faculté d'abandon. Il en est de même si un navire est vendu et que l'acheteur engage un nouveau capitaine : tant que les formalités de mutation en douane ne sont pas remplies, le vendeur, resté propriétaire à l'égard des tiers, peut être recherché par eux en vertu de l'article 216 C. co.. C'est bien là, ajoute M. Verneaux, la démonstration qu'il n'est tenu, en vertu de cette disposition, que comme propriétaire et non pas en qualité de préposant ou de mandant.

Les faits qui servent de base à cette conclusion sont certains; la conclusion elle-même est très problématique et il est exagéré de prétendre que le propriétaire du navire est tenu seulement d'une responsabilité réelle. Comme le dit fort bien M. Lyon-Caen (note sous Civ. rej., 23 juin 1896, S. et P. 98, 1, 209, 3e col.) : « La vérité est qu'en matière maritime, le législateur a adopté, en ce qui concerne la responsabilité du propriétaire de navire, un principe qui n'est pas une application pure et simple de l'article 1384 C. civ. » Il y a lieu à responsabilité légale, résultant du seul fait de la propriété, mais responsabilité personnelle. Les termes mêmes de l'article 216 C. co. en apportent la preuve : « Tout propriétaire de navire est *civilement responsable* des faits du capitaine et tenu des engagements contractés par ce dernier, pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition. — Il peut, dans tous les cas, s'affranchir des obliga-

tions ci-dessus par l'abandon du navire et du fret. » Puisque tout propriétaire de navire est civilement *responsable*, c'est dire qu'il est tenu sur tous ses biens conformément au principe de l'article 2092 C. civ., sauf à se libérer de ses *obligations* par l'abandon du navire et du fret.

Il serait intéressant de grouper dans une théorie d'ensemble les divers cas où la propriété est une source de responsabilité pour son propriétaire, à l'insu de ce dernier, et sans qu'il soit nécessaire de lui imputer aucune faute. Par exemple, la responsabilité qui dérive de l'innavigabilité antérieure au départ d'un navire (art. 297, C. co.) persiste, bien que le propriétaire ait ignoré le mauvais état du navire et même s'il a été dans l'impossibilité de le connaître. Il advient aussi en droit civil qu'un propriétaire est tenu, en cette seule qualité, d'une obligation personnelle exécutoire sur tous ses biens et il n'a plus le bénéfice de la faculté d'abandon. Le propriétaire d'un immeuble bâti ne doit-il pas réparer le dommage causé par la ruine de son immeuble « lorsqu'elle est arrivée par une suite du défaut d'entretien ou par le vice de sa construction » (art. 1386, C. civ.) ? Sans doute le demandeur devra prouver l'existence de l'une de ces conditions ; mais, une d'elles étant établie, le propriétaire de l'immeuble bâti est nécessairement condamné, sans pouvoir se disculper en alléguant qu'il ignorait le mauvais état de sa chose et qu'il n'a pas été en son pouvoir d'en empêcher la ruine. La victime de l'accident, après avoir prouvé l'existence du vice de construction, n'est pas tenue de démontrer que ce vice provient d'une faute du propriétaire (Civ. cass., 19 avril

1887. S., 87, 1, 217). Il s'agit bien, dans cette dernière hypothèse, d'un cas de responsabilité incombant à une personne en sa seule qualité de propriétaire et cependant ce n'en est pas moins une reponsabilité personnelle.

M. Verneaux a le désir de limiter, plus que ne le fait l'article 216, C. co., la responsabilité du propriétaire. Il voudrait accorder à ce dernier la faculté de se libérer, à son gré, soit par le paiement de la valeur du bâtiment et du fret, soit par le paiement d'une somme déterminée à forfait, tant par tonneau de jauge. Afin d'atteindre ce but, il s'efforce de montrer que le propriétaire d'un navire n'est tenu, dès maintenant, que d'une responsabilité réelle et que, par suite, pour arriver jusqu'à la double limitation de responsabilité qui a ses préférences, le pas à faire n'est point aussi grand qu'on pourrait le supposer. Les chroniques de la presse quotidienne citent parfois la parole prêtée à Talleyrand, dont elles sont trop souvent portées à s'inspirer : *on crée le fait en l'annonçant.* En présence de l'ingénieuse argumentation de M. Verneaux, on finit par se demander s'il n'est pas possible de créer le droit en l'affirmant. Ce n'est point le lieu d'établir un parallèle entre les deux systèmes de la responsabilité réelle, restreinte au navire et au fret, et de la responsabilité personnelle des propriétaires, limitée par l'abandon du navire et du fret, en vue de savoir quel est celui qui devrait l'emporter en législation. Il suffit de rappeler que le premier repose sur une théorie nouvelle admise en quelques pays étrangers et que le second se rattache à la théorie traditionnelle

dont ne s'est pas éloigné jusqu'à présent le code de commerce français (1).

M. Verneaux a le mérite d'avoir mis à la portée de tous ceux qu'intéressent les problèmes de la marine marchande un précieux instrument de travail. Il ne se dissimule pas, — c'est le sort de toute œuvre qui n'est pas faite de banalités, — que des controverses s'agiteront autour de quelques-unes de ses opinions. Il les a du moins formulées en toute indépendance et avec l'évidente sincérité d'un esprit convaincu. C'est un fervent de la mer et il est de ceux qui avec M. de Herédia voient monter,

> Penchés à l'avant des blanches caravelles,
> Du fond de l'Océan des étoiles nouvelles.

La passion qu'il éprouve pour les choses maritimes anime ses paroles d'un souffle épique lorsqu'il décrit « la puissance de ces grands phares contemporains dont les feux sont allés si loin au devant des navires », ou le rôle incomparable de l'industrie des transports maritimes, « condition d'une politique mondiale comme d'une politique coloniale », accroissant le crédit et le prestige d'un pays « par une sorte de proclamation éclatante de sa vitalité », coopérant « avec l'industrie des transports terrestres à un phénomène... décrit par

(1) Fraissaingea, *De l'extension à la navigation intérieure de certaines règles de la navigation maritime*, n° 10. *Recueil de l'Académie de législation de Toulouse*, supra, pp. 355-57.

M. de Foville, la solidarité croissante des divers marchés commerciaux », habituant les peuples « à des relations de haute humanité qui sont comme des préludes de pacification ». M. Verneaux proclame la noblesse de toutes les industries, mais ses prédilections sont acquises à l'industrie des transports maritimes et il l'a démontré en lui élevant par son livre un monument digne d'elle.

LA CRISE VITICOLE

AU POINT DE VUE HISTORIQUE ET JURIDIQUE

Par M. Henry JAUDON (1).

La crise viticole qui, encore à l'heure actuelle, sévit si durement sur notre Midi, a donné lieu à une enquête parlementaire et à une véritable consultation nationale. La Chambre des députés a constitué une Commission de 33 membres qui a envoyé, en janvier 1901, une liste de 27 questions : 1° à toutes les Associations ou Syndicats agricoles ou viticoles ; 2° à toutes les Chambres de commerce ; 3° aux Conseils généraux ; 4° aux présidents des Tribunaux de commerce ; 5° aux Professeurs d'agriculture. Deux rapports ont été déposés par MM. Leygues et Clémentel. Dans sa séance du 18 mars 1902 et par 340 voix contre 170, la Chambre des députés en a ajourné la discussion. Seule, parmi toutes ces autorités, l'Académie de législation paraît avoir été oubliée. Elle avait cependant compétence *ratione loci* et *ratione materiæ*. Elle a son siège au centre des pays frappés et c'est sur l'ancienne province du Languedoc qu'elle exerce particulièrement son influence et son action. D'autre part, la crise viticole soulève les

(1) La lecture de ce travail a commencé à la séance de l'Académie du 28 mai 1902.

AMM. PROV. DI TORINO
№ 15980
BIBLIOTECA
116277

Envoi de M. Fraissaingea
43 rue Alsace-Lorraine
Toulouse

Italie

...ARONNE

Monsieur Lorenzo Bigotti

tenente generale

~~3 Via Pinerolo~~

~~Torino~~

Roma

presso ingegnere Desantis
Via del Anima N. 17.